

路線バス事業の収支状況について

1. 路線バス事業の収支状況（概要）

- ・黒部市では、計8路線の路線バス・コミュニティタクシー・デマンドタクシーが運行されています。
- ・令和5年度に策定した黒部市地域公共交通計画では、公共交通網の持続に向けさらなる運行事業の効率化を図る観点から、「事業①-3 路線バス・コミュニティ交通の運行及び利便性向上」を位置付け、「一人当たりの収支（赤字額）」（※）や利用者数、沿線自治会による利用促進等の取組状況を把握しながら、カーボンニュートラルの視点やクロスセクター効果等を考慮しながら評価を行った上で、改善に向けた検討を行うこととしています。また、「目標指標② 公共交通事業の運営効率化」として路線バス全体の利用者一人当たりの財政負担額を現状維持（△866 円/人以下）に努めることとしています。

- ・本資料は、路線バスの運行収支を記載していますが、路線ごとに地域公共交通における位置付けや利用形態が異なることから、記載の収支状況をもって、路線の優劣を判断したり、比較したりするものではありません。

（※）「一人当たりの収支（赤字額）」： $(\text{運賃収入} - \text{運行経費}) \div \text{利用者数}$

（※）「収支率」： $\text{運行収入} \div \text{運行経費}$

(1) 路線バスの収支状況(全体)

- ・計8路線における令和5年度の一人当たり収支は△683円で、令和4年度と比較すると収支が若干改善しています。
- ・また、令和5年度の運行収支は△114,413千円で、収支が若干改善しています。

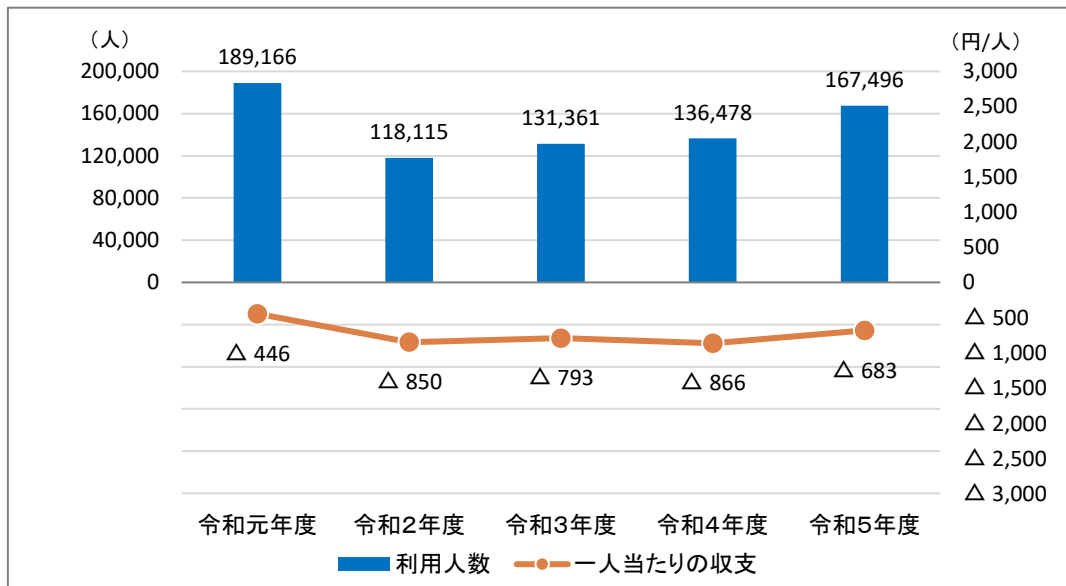


図 路線バス(全体)の利用人数・一人当たりの収支

表 路線バス(全体)の収支

	運行収入 (単位：千円)	運行経費 (単位：千円)	収支 (単位：千円)	収支率	利用人数 (単位：人)	一人当たりの収支 (単位：円/人)
令和元年度	38,917	123,347	△ 84,430	31.6%	189,166	△ 446
令和2年度	24,593	124,983	△ 100,390	19.7%	118,115	△ 850
令和3年度	26,374	130,522	△ 104,148	20.2%	131,361	△ 793
令和4年度	27,211	145,391	△ 118,180	18.7%	136,478	△ 866
令和5年度	33,480	147,893	△ 114,413	22.6%	167,496	△ 683

※ 生地循環線及び池尻線は市補助と県補助を合わせて一般会計から支出

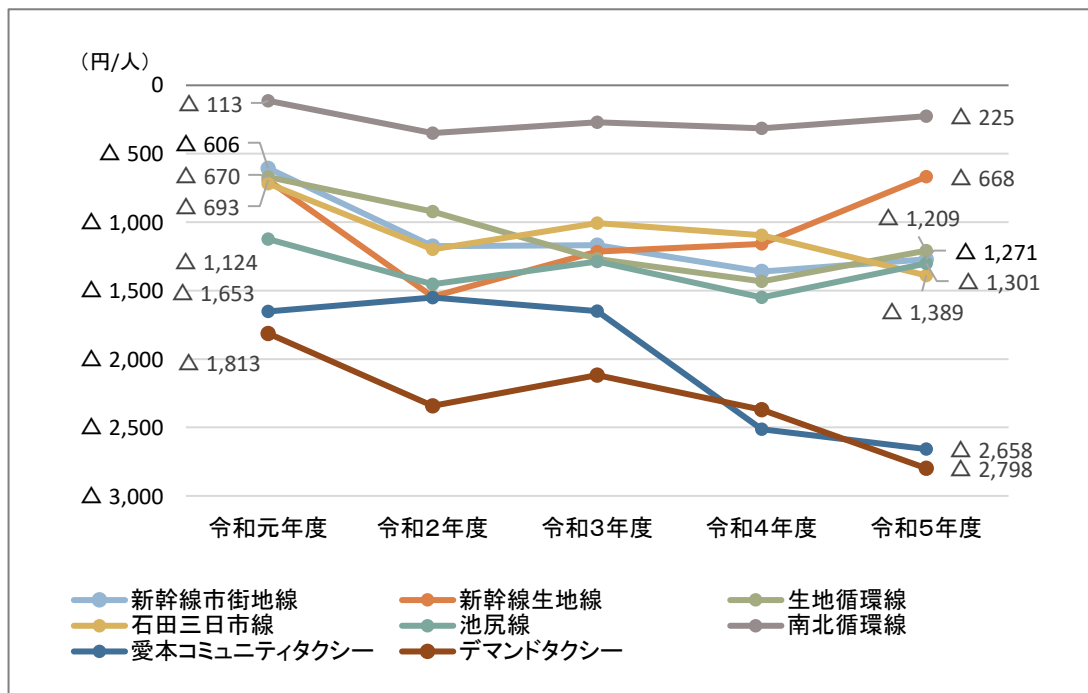


図 路線別一人当たりの収支

2. 路線バスごとの収支状況

(1)【路線バス】新幹線市街地線の収支状況

○ 新幹線市街地線の位置付け

・あいの風とやま鉄道「黒部駅」を起終点に中心市街地を經由し、北陸新幹線「黒部宇奈月温泉駅」への“アクセス路線”として、新幹線のダイヤに合わせ運行しています。新幹線との乗継のほか、経路沿線では通勤、通学、通院、買い物などにも利用できます。

- ・新幹線市街地線における令和5年度の一人当たり収支は△1,271円で、令和4年度と比較すると、収支が改善しています。
- ・コロナ禍以後、パターンダイヤを採用するなど、ダイヤ改善等を実施していますが、利用人数は回復傾向にあるものの十分に回復しておらず、一人当たり収支もコロナ禍前よりも大きく悪化しています。
- ・本路線は「あいの風とやま鉄道黒部駅と北陸新幹線黒部宇奈月温泉駅とのアクセス路線」として運行していますが、「生活路線」としての利用実態が主であることから、生活路線としての利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直し（人口集積地の取込み）とともに、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

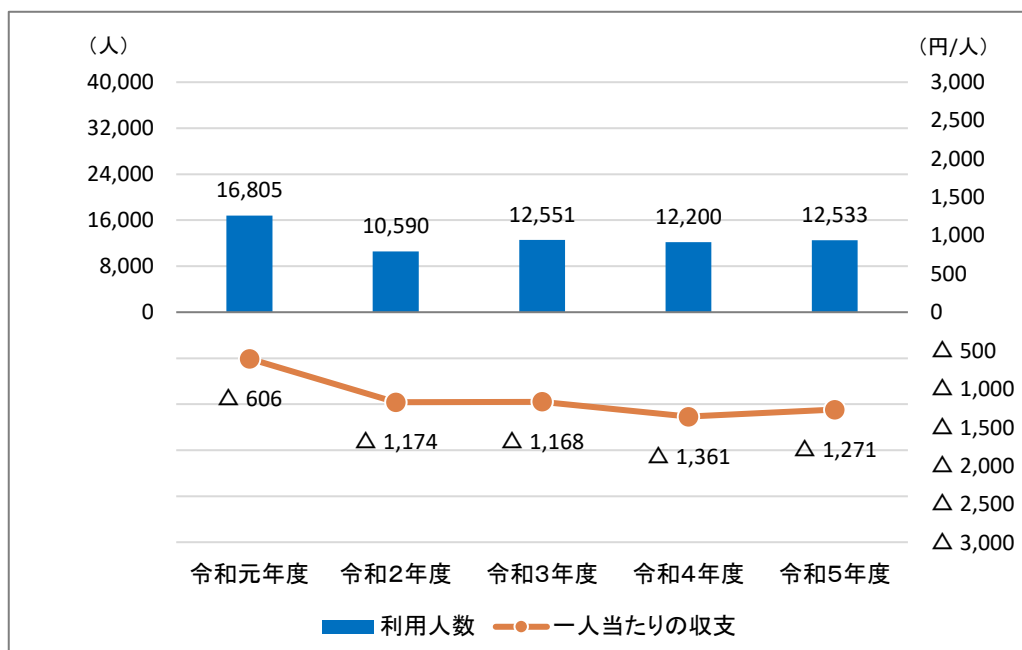


図 新幹線市街地線の利用人数・一人当たりの収支

表 新幹線市街地線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	32.7%	16,805	△ 606
令和2年度	18.9%	10,590	△ 1,174
令和3年度	17.4%	12,551	△ 1,168
令和4年度	14.7%	12,200	△ 1,361
令和5年度	15.5%	12,533	△ 1,271

(2)【路線バス】新幹線生地線の収支状況

○ 新幹線生地線の位置付け

・黒部宇奈月温泉駅、生地駅で鉄道と結節し、魚の駅「生地」、吉田科学館、YKKセンターパーク、YKKの事業所・工場などを結ぶ“観光・ビジネス路線”として運行しています。市域北部を東西に結ぶ唯一の路線であり、生地・大布施・荻生の3地区を経由しています。

- ・新幹線生地線における令和5年度の一人当たり収支は△668円で、令和4年度から収支が大幅に改善しています。
- ・コロナ禍以後、継続的に鉄道との接続に合わせたダイヤ改善やバス停の新設(I-TOWN)等を実施しており、利用人数及び一人当たり収支ともにコロナ禍前の水準に回復しています。
- ・本路線は「観光・ビジネス路線」として運行していますが、「ビジネス路線」としての利用実態が主であることから、「観光路線」としての機能強化に向け、観光客に向けた利用促進の取組が必要です。

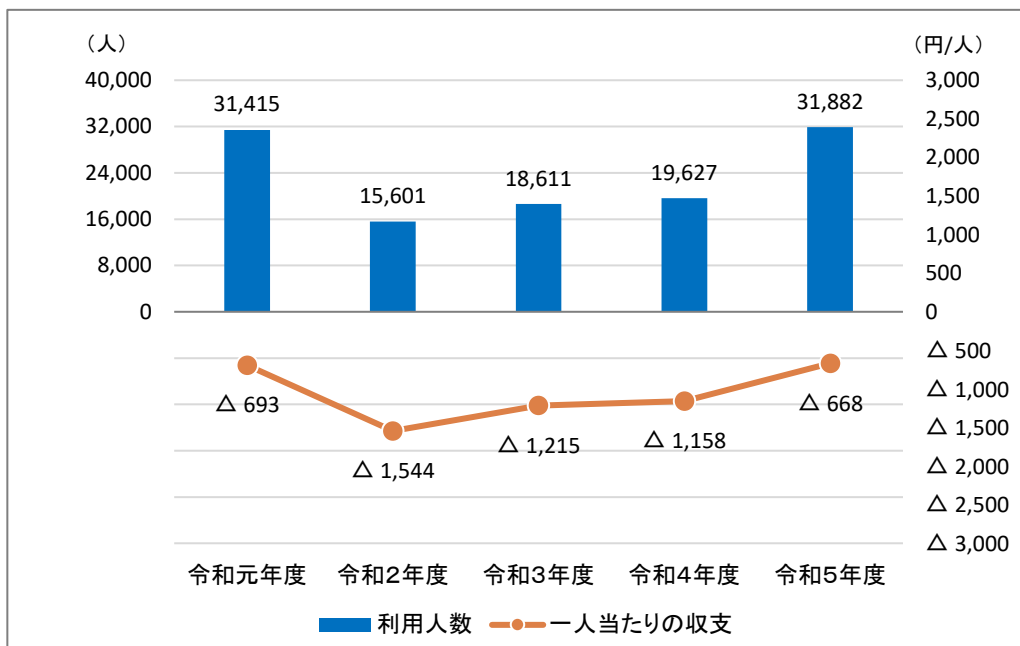


図 新幹線生地線の利用人数・一人当たりの収支

表 新幹線生地線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	22.2%	31,415	△ 693
令和2年度	11.2%	15,601	△ 1,544
令和3年度	13.9%	18,611	△ 1,215
令和4年度	14.6%	19,627	△ 1,158
令和5年度	22.9%	31,882	△ 668

(3)【路線バス】 生地循環線の収支状況

○ 生地循環線の位置付け

・あいの風とやま鉄道の生地駅と黒部駅の両駅を起終点とし、生地地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として運行しています。経路上にある2つの医院、中心市街地に位置する市民病院、電鉄黒部駅など、主に通院、通勤に利用されています。

- ・生地循環線における令和5年度の一人当たり収支は△1,209円で、令和4年度と比較すると、収支が改善しています。
- ・コロナ禍以後には、生活路線としての利便性向上に向け、道の駅KOKOくろべへの延伸等を実施しており、利用人数はコロナ禍前の水準に回復していますが、一人当たり収支はコロナ禍前よりも大きく悪化しています。
- ・本路線は生地地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、その機能の維持を図るため、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

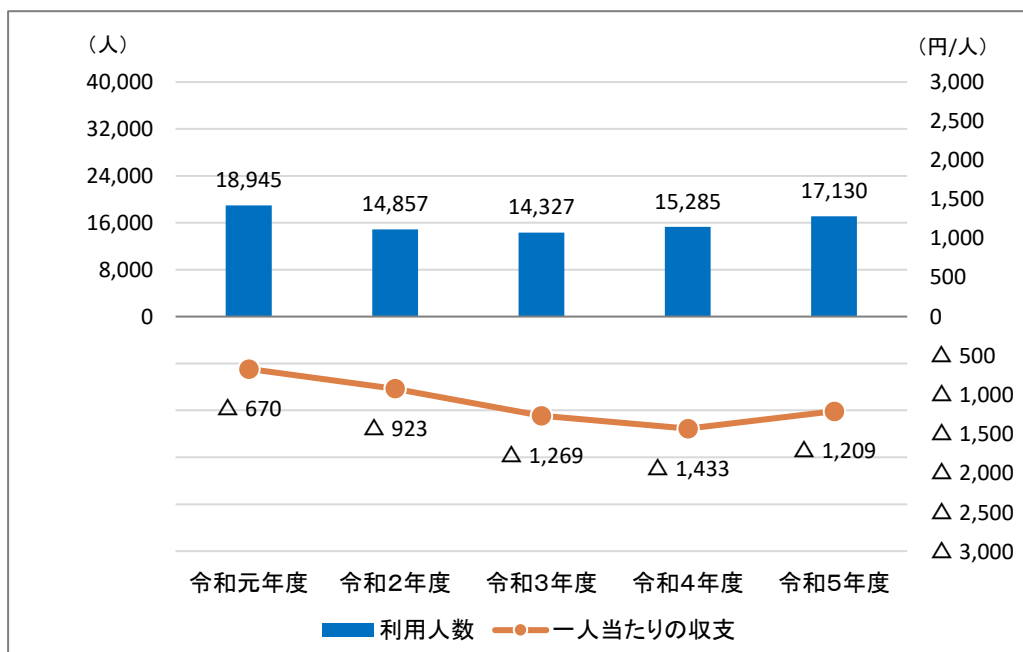


図 生地循環線の利用人数・一人当たりの収支

表 生地循環線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	24.9%	18,945	△ 670
令和2年度	22.6%	14,857	△ 923
令和3年度	16.5%	14,327	△ 1,269
令和4年度	14.5%	15,285	△ 1,433
令和5年度	17.3%	17,130	△ 1,209

(4)【路線バス】石田三日市線の収支状況

○ 石田三日市線の位置付け

・石田地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として、石田地区を南北に分け、各エリアを運行しています。中心市街地に立地するあいの風とやま鉄道黒部駅、市民病院、商業施設など、通勤、通院、買い物利用が多く、近年では通学にも利用されています。

- ・石田三日市線における令和5年度の一人当たり収支は△1,389円で、令和4年度と比較すると、赤字額が大幅に増加しています。
- ・近年の利用人数はコロナ禍前の水準に回復しつつある一方で、一人当たり収支はコロナ禍前よりも大きく悪化しています。
- ・本路線は石田地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、生活路線としての利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直し（新たな集客施設である道の駅KOKOくろべの取込み等）とともに、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

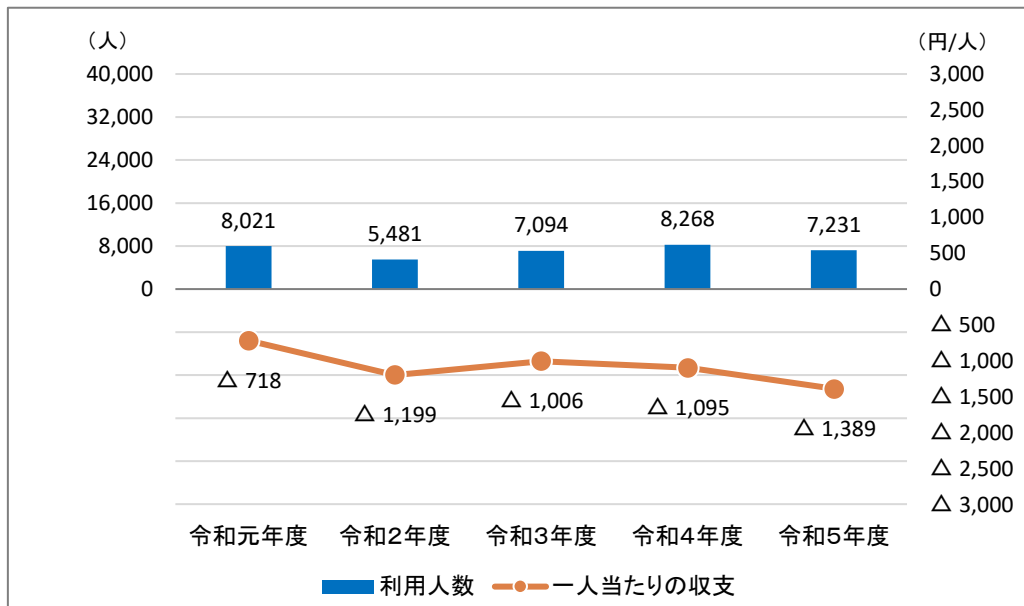


図 石田三日市線の利用人数・一人当たりの収支

表 石田三日市線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	18.4%	8,021	△ 718
令和2年度	12.0%	5,481	△ 1,199
令和3年度	13.6%	7,094	△ 1,006
令和4年度	12.2%	8,268	△ 1,095
令和5年度	10.2%	7,231	△ 1,389

(5)【路線バス】池尻線の収支状況

○ 池尻線の位置付け

- 東布施地区と中心市街地を結ぶ“生活路線”として運行しています。同地区には、鉄道駅、病院、商業施設、金融機関がなく、地域にとって重要な公共交通機関となっています。運行経路は、地区を縦断する幹線道路に居住が集約しており、経路の設定やバス停の設置において効率化が図られる利点があります。

- 池尻線における令和5年度の一人当たり収支は△1,301円で、令和4年度と比較すると、収支が改善しています。
- コロナ禍以後には、中型バス車両の導入による積み残し対策や福平への延伸等を実施しており、利用人数及び一人当たり収支ともにコロナ禍前の水準に回復しています。
- 本路線は東布施地区と中心市街地を結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、その機能の維持を図るため、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

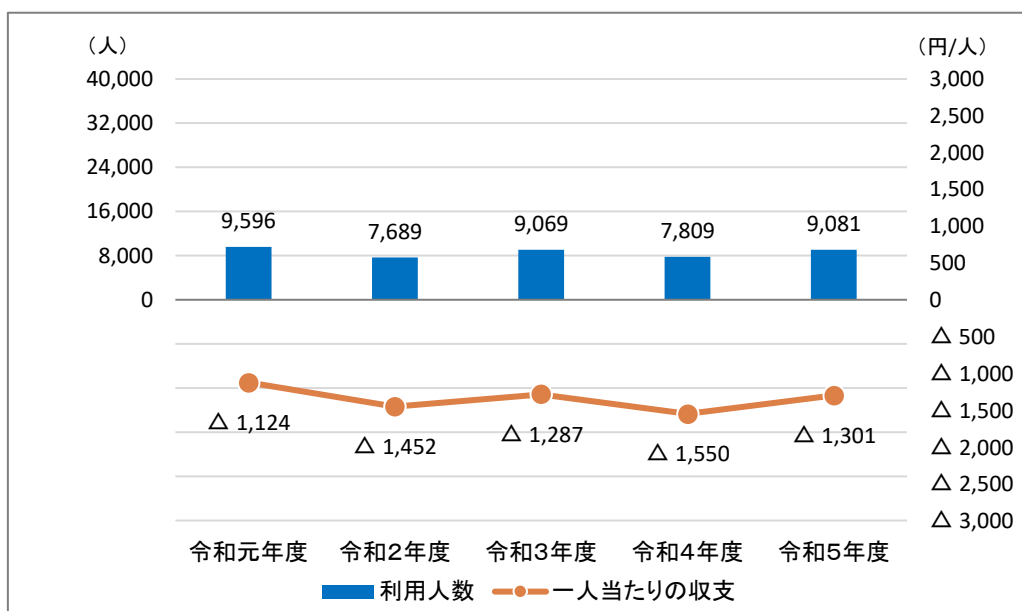


図 池尻線の利用人数・一人当たりの収支

表 池尻線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	10.2%	9,596	△ 1,124
令和2年度	8.5%	7,689	△ 1,452
令和3年度	6.4%	9,069	△ 1,287
令和4年度	6.0%	7,809	△ 1,550
令和5年度	6.1%	9,081	△ 1,301

※ 平成30年度以降は、小型車両による運行

(6)【路線バス】南北循環線の収支状況

○ 南北循環線の位置付け

- ・黒部駅と生地駅を起終点とし、朝夕は沿線上のYKK社員の居住エリアと工場群を効率的に結ぶ“通勤路線”として、また、日中は吉田科学館やYKKセンターパークなどの観光施設のほか、福祉センターや市民病院、商業施設を経由する“生活路線”としても利用される「官民共同路線」として位置付けられています。

- ・南北循環線における令和5年度の一人当たり収支は△225円で、令和4年度と比較すると収支が大幅に改善しています。
- ・コロナ禍以後には、鉄道との接続に合わせたダイヤ改善やバス停の新設(I-TOWN)等を実施していますが、利用人数は回復傾向にあるものの十分に回復しておらず、一人当たり収支もコロナ禍前よりも大きく悪化しています。
- ・本路線は、朝夕は「通勤路線」として、日中は「生活路線」として運行していますが、特に日中の「生活路線」としての利用が伸び悩んでいることから、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

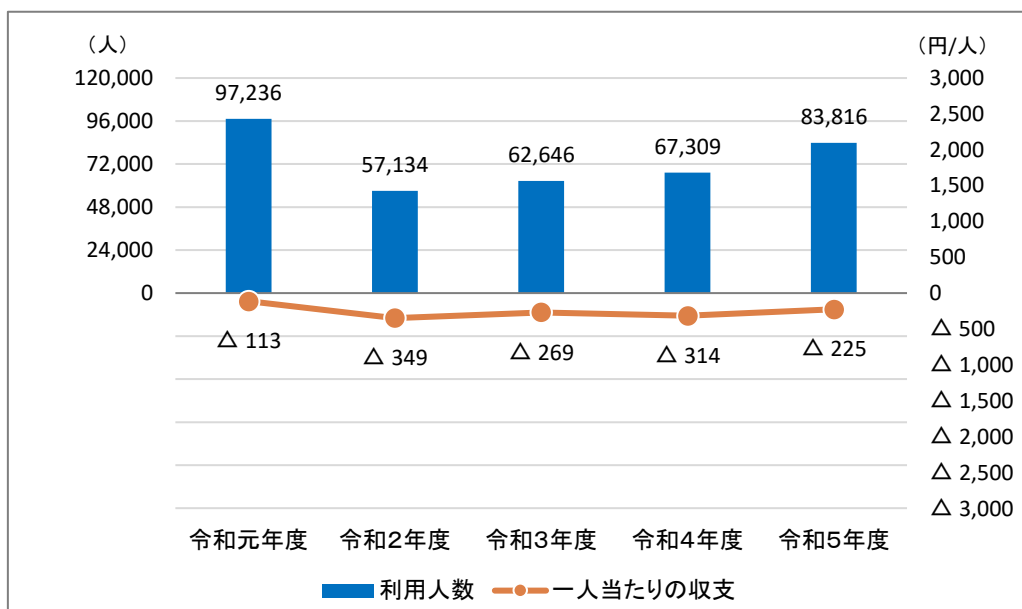


図 南北循環線の利用人数・一人当たりの収支

表 南北循環線の収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	64.0%	97,236	△ 113
令和2年度	36.6%	57,134	△ 349
令和3年度	43.0%	62,646	△ 269
令和4年度	39.1%	67,309	△ 314
令和5年度	47.1%	83,816	△ 225

(7)【コミュニティ交通】 愛本コミュニティタクシーの収支状況

○ 愛本コミュニティタクシーの位置付け

・愛本地区と宇奈月地域内の商業施設、病院などを結ぶ“生活路線”として、「愛本本線」のほか、愛本新・明日・栗虫地区と愛本駅を結ぶ「連絡線」、「枳屋大橋循環線」など、複数の系統により運行しています。

- ・愛本コミュニティタクシーにおける令和5年度の一人当たり収支は△2,658円で、令和4年度と比較すると、赤字額が増加しています。
- ・本路線はコロナ禍の影響を大きく受けることはありませんでしたが、近年、利用人数が減少するとともに、一人当たり収支もコロナ禍前よりも大きく悪化しています。
- ・本路線は、愛本地区と宇奈月地域内の商業施設、病院などを結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、生活路線としての利便性向上に向けたルート・ダイヤの見直し（新たな需要の取込み等）とともに、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

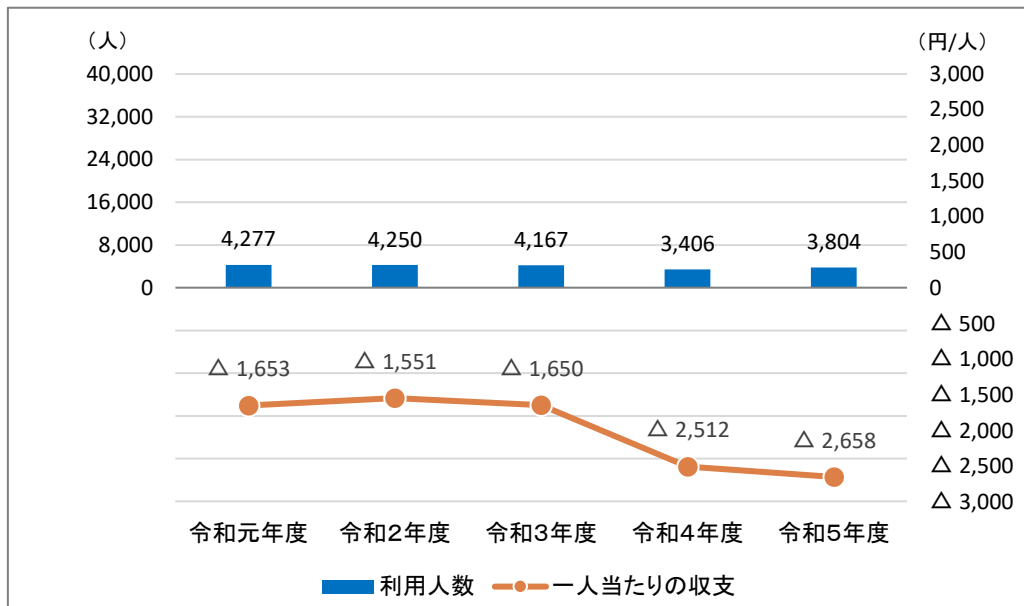


図 愛本コミュニティタクシーの利用人数・一人当たりの収支

表 愛本コミュニティタクシーの収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	6.2%	4,277	△ 1,653
令和2年度	7.0%	4,250	△ 1,551
令和3年度	6.7%	4,167	△ 1,650
令和4年度	4.8%	3,406	△ 2,512
令和5年度	5.0%	3,804	△ 2,658

(8)【コミュニティ交通】 デマンドタクシーの収支状況

○ デマンドタクシーの位置付け

・田家野—中山エリア及び前沢—宮野エリア並びに村椿—大布施エリア及び荻生エリアと三日市エリアを結ぶ“生活路線”として、予約式乗合タクシー「デマンドタクシー」を運行しています。

- ・デマンドタクシーにおける令和5年度の一人当たり収支は△2,798 円で、令和4年度と比較すると赤字額が若干増加しています。
- ・本路線はコロナ禍の影響を大きく受けることはありませんでしたが、近年、利用人数が減少するとともに一人当たり収支が悪化しています。
- ・本路線は、田家野—中山エリア及び前沢—宮野エリア並びに村椿—大布施エリア及び荻生エリアと三日市エリアを結ぶ「生活路線」として運行しており、利用実態も「生活路線」としての利用が主であることから、沿線住民との協働による利用促進の取組等が必要です。

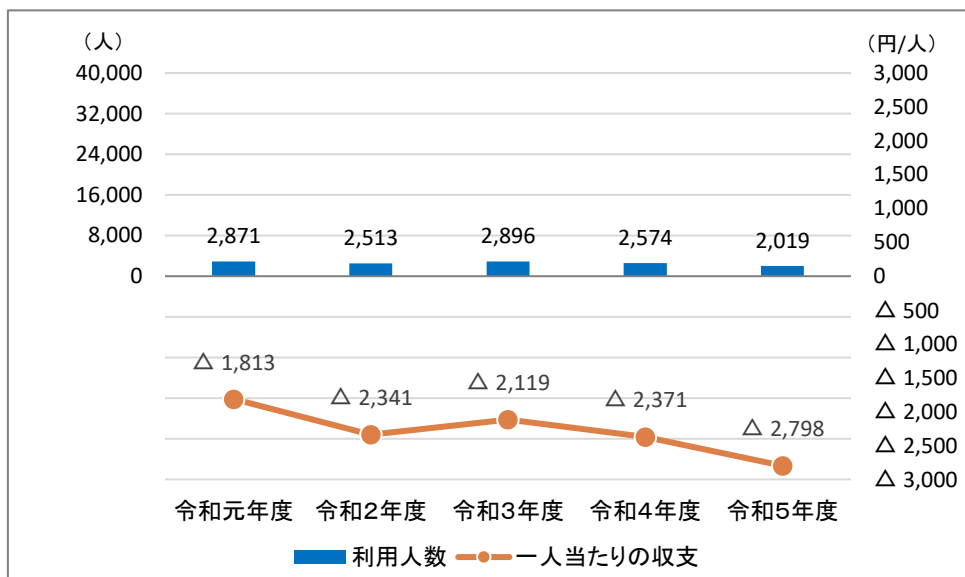


表 デマンドタクシーの収支(単位:千円)

	収支率	利用人数 (単位:人)	一人当たりの収支 (単位:円/人)
令和元年度	16.9%	2,871	△ 1,813
令和2年度	10.9%	2,513	△ 2,341
令和3年度	12.8%	2,896	△ 2,119
令和4年度	10.7%	2,574	△ 2,371
令和5年度	10.3%	2,019	△ 2,798